

## Nr 20

### *Utlåtande i anledning av motioner om användning av skogsbilvägar för allmän biltrafik.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 456 i första kammaren av herrar *Jonsson* och *Svedberg, Erik*, samt nr 266 i andra kammaren av herr *Haglund* och fru *Thunvall*.

I motionerna, som är likalydande, hänvisas inledningsvis till bilismens snabba tillväxt och till att vägnätet i landet kraftigt utbyggt under senare år. Motionärerna beklagar, att möjligheterna för den enskilde bilägaren att använda bl. a. skogsbilvägarna icke gått parallellt med utbyggnadstakten. Sålunda har enligt motionärerna ett flertal gamla skogsvägar, som förbättrats och ombyggt till farbara bilvägar, avstängts för biltrafik under stor del av året. Motionärerna finner det självklart, att detta skapar irritation bland bilisterna och anser, att en tillåten biltrafik på dessa vägar kanske kunde avlasta någon del av den intensiva trafiken på de större vägarna. Enligt motionärernas mening kan avstängning av viss anledning och under vissa begränsade tidsperioder vara nödvändig men bör beslut om en dylik avstängning lämpligen avgöras efter prövning av vederbörande länsstyrelse.

Motionärerna hemställer, »att riksdagen måtte besluta, att vederbörande utskott utarbetar sådan ändring av lagtexten i 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen som i motionen åsyftas».

Över motionerna har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver utlåtanden inhämtats från domänstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Värmlands och Västernorrlands län. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Riksförbundet Landsbygdens folk (RLF).

### Gällande rätt

Någon generell lagbestämmelse som reglerar frågan i vad mån det är tillåtet för envar att begagna befintlig enskild väg finnes icke. *Lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar*, som i dess nu gällande lydelse i 4 kap. upptager bestämmelser om skogsvägar, löser sålunda icke detta spörsmål. I lagens förarbeten har emellertid frågan utförligt diskuterats. Genomgående har härvid gällande svensk rättsuppfattning ansetts vara, att all trafik, som medför fara för skada eller slitage å vägbanan eller avsevärd olägenhet

av annat slag, av vägens ägare med laga verkan kan förbjudas (se SOU 1938: 23 sid. 51—52; prop. 1939: 250 sid. 61; och jordbruksutsk. utl. 75/1939 sid. 4). I samma förarbeten har jämväl ingående behandlats frågan, huruvida i väglagen borde stadgas skyldighet att för allmänheten upplåta enskild väg och sålunda genom en lagstiftningsåtgärd betaga vägägarna den rätt som enligt vad nyss sagts ansetts gälla (se härom SOU 1938: 23 sid. 58—65; prop. 1939: 250 sid. 61—64; och jordbruksutsk. utl. 75/1939 sid. 5—6). Enighet har härvid rått om att såvitt avsåg enskilda vägar utom tätbebyggt område det eventuella intresset av vägarnas öppethållande för allmän trafik borde tillgodoses icke genom tvångslagstiftning utan genom fakultativa statsbidrag, förenade med villkor om skyldighet att tillhandahålla vägen för sådan trafik. Av uttalandena kan här återges ett yttrande av föredragande departementschefen i förenämnda proposition.

Vidkommande enskilda vägar på den verkliga landsbygden anser jag alltså att gällande fundamentala regler om väghållningen såsom vägintressenternas ensak och om rätt för dem att förbjuda trafik av utomstående, bör bibehållas i lagstiftningen samt att det särskilda problem, som uppkommer då den allmänna samfärdseln behöver taga dylik väg i anspråk utan att vägen dock kan förändras till landsväg, främst avser frågan, huru de enskilda skall erhålla gottgörelse för den ökning i väghållningsbördan, som den allmänna trafiken orsakar, samt bör lösas genom fakultativa statsbidrag, vid vilkas beviljande det allmänna kan betinga sig att vägen hålles öppen för allmän trafik och underhålles i ett för denna trafik lämpligt skick.

I 61 § 2 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* stadgas till en början, att det beträffande enskild väg ankommer på ägaren av vägen att avgöra, huruvida trafik därstädes med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. Denna bestämmelse — som för övrigt motsvarades av en liknande föreskrift i 1936 års vägtrafikstadga — har sin betydelse därigenom att överträdelse av ett av vägägare meddelat förbud i nämnda hänseende hemfaller under en i 68 § andra stycket given straffbestämmelse. — Genom innehållet i övrigt i 61 § 2 mom. (ändrat i här ej aktuellt hänseende genom KF 16 maj 1958) regleras länsstyrelsens befogenhet att meddela föreskrifter *i avseende å den trafik som icke av vägens ägare förbjudits*. Det kan här nämnas, att motsvarande bestämmelse i 1936 års vägtrafikstadga formulerats så, att i praxis länsstyrelsen ansågs äga reglera *all* motortrafik å allmänneligen befaren enskild väg, såframt icke vägens ägare *helt* förbjudit dylik trafik å vägen. Ägaren ansågs alltså icke, då han icke utfärdat totalförbud för motorfordonstrafik, kunna exempelvis avstänga vägen för tung trafik. Denna tolkning ansågs i förarbetena till vägtrafikförordningen leda till otillfredsställande resultat, varför den nya bestämmelsen utformades så, att länsstyrelsens befogenhet uttryckligen inskränktes till »den icke förbjudna trafiken» (se SOU 1948: 34 sid. 265—266).

Av betydelse för den genom motionerna väckta frågan är slutligen i vad mån föreskrifter om upplåtande av enskild väg för allmän trafik kan meddelas i samband med beviljande av statsbidrag till väghållningen. Beträffande skogsvägar är här av intresse dels *kungörelsen den 19 december 1952 (nr 793) ang. statsbidrag till enskild väghållning* — ändr. SFS 1956: 205 — dels *kungörelsen den 30 juni 1943 (nr 530) ang. statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m.* — intagen i dess senaste lydelse i SFS 1957: 142.

Enligt förstnämnda kungörelse kan väghållare efter ansökan och i mån av tillgång på för ändamålet anslagna medel under vissa förutsättningar erhålla dels *byggnadsbidrag för sådan enskild väg som är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled för en bygds befolkning (byväg)* med 75 procent av kostnaden för utarbetande av arbetsplan och med högst 75 procent av beräknad övrig kostnad för företaget, dels *bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning för enskild väg som är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare; eller där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse och vägen är av betydande längd eller vägens nödiga underhåll eller vinterväghållning måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.* Underhållsbidrag beviljas f. n. att utgå årligen med sextiofem eller i särskilda fall åttio procent av den kostnad, vartill den väghållning bidraget avser skattas. I vissa fall kan för väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, utgå *istandsättningsbidrag*. Samtliga bidrag beviljas av länsstyrelse, därvid som villkor för bidragets åtnjutande skall upptagas skyldighet för väghållarna bl. a. — med angiven begränsning i vissa fall — att på tillfredsställande sätt underhålla vägen samt att *icke utan länsstyrelsens medgivande avstånga vägen för trafik.*

Enligt kungörelsen om statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. kan efter därom gjord ansökan under vissa förutsättningar skogsvårdsstyrelse utdela av skogsstyrelsen från anslagen till Skogsvård m. m. anvisade medel såsom *byggnadsbidrag för sådan med motorfordon farbar enskild väg, som är av väsentlig betydelse för utforsling av skogsprodukter (skogsväg)*. Sådant bidrag skall utgå till byggande av stamväg — varmed avses sådan året runt med motorfordon farbar skogsväg, som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden — med högst femtio och till byggande av annan skogsväg med högst fyrtio procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för företaget. I särskilda fall kan bidraget uppgå till högst sjuttiofem procent av den sålunda godkända kostnaden. Bidraget må vidare jämte det lån från skogsväglånefonden som kan utgå jämlikt kungörelsen den 6 juni 1941 ang. lån från skogsväglånefonden icke överstiga åttio procent av den godkända kostnaden för företaget. Bestämmelserna ger icke möjlighet att bevilja *underhållsbidrag* för skogsväg. Skogsvårdsstyrelsen skall med bidragstagare — liksom med lån-

tagare då lån beviljas från skogsväglånefonden — upprätta skriftligt kontrakt med vissa föreskrifter men torde icke med stöd av bestämmelserna i nämnda kungörelser kunna uppställa villkor angående vägens öppethållande för allmän trafik.

### Yttranden

Samtliga remissinstanser ställer sig avvisande till motionärernas yrkande.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* uttalar sig endast om de »i egentlig mening enskilda vägarna» — varmed avses de vägar till vilka statsbidrag ej utgått — och anser, att ägarna av dessa fortfarande bör få bestämma huruvida och i vilken omfattning vägarna må användas för motorfordonstrafik. Vid länsstyrelsens remissvar har fogats yttranden från vägförvaltningen i Västernorrlands län, Mo och Domsjö Aktiebolag samt Örnsköldsviks, Medelpads respektive Ådalarnas skogsägareförening. De två sistnämnda föreningarna synes tillstyrka, att avgörandet av frågan om vägs avstängning överlämnas till länsstyrelsen såvitt angår skogsvägar för vilka statsbidrag utgår. I övriga nu nämnda yttranden avvisas helt förslaget om ändring i nu bestående förhållanden.

Remissinstanserna i övrigt redovisar i huvudsak samma skäl för sitt avståndstagande till motionärernas förslag och andrager sammanfattningsvis, att i frågan om de egentliga skogsbilvägarna statsbidrag i den mån sådant utgår beviljas allenast för vägens *byggande*, att dessa vägar ha tillkommit främst i skogsnäringens intresse och är att anse som rena driftvägar med därtill anpassad standard, att vägens ägare icke rimligen bör svara för vägstnader som är att hänföra till främmande trafik, samt att det av motionärerna uppställda syftet icke kan vinnas med mindre statsbidrag beviljas för *underhåll* av sådana skogsvägar som anses böra hållas öppna för allmänheten.

I två av yttrandena lämnas vissa statistiska uppgifter till belysning av den genom motionen väckta frågan.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller sålunda.

En betydande utbyggnad av skogsvägarna har under senare år skett med anlitande bl.a. av bidragsmedel från det under nionde huvudtiteln upptagna anslaget till Vägbyggnader å skogar i enskild ägo. I detta sammanhang må erinras om de av 1955 års skogsvårdsutredning framlagda förslagen, innebärande bl. a. en utbyggnad av skogsbilvägnätet med ca 40 000 km under en tidrymd av 15 år och till en beräknad kostnad av 900 milj. kr. — Skogsvägarna tillkommer ofta med endast partiellt statsbidrag eller helt utan sådant, och underhållet åvilar de enskilda intressenterna. En utveckling i riktning mot ökade krav på statsbidrag för underhåll av enskilda vägar framstår icke såsom önskvärd. Styrelsen erinrar i detta sammanhang om att det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet redan omfattar en väglängd av ca 52 000 km motsvarande mer än halva det allmänna vägnätets totala längd

(ca 93 000 km) och att längden av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet ökar betydligt snabbare än det allmänna vägnätet gör. — Ej heller finner styrelsen det sannolikt att tillåten biltrafik på skogsvägarna i någon större utsträckning skulle avlasta trafiken på de större vägarna. Detta torde klart framgå av följande förhållande. I vägplanen för Sverige har man räknat med att inom en relativt snar framtid minst 60 procent av trafikarbetet på landsbygden beräknas försiggå på det planerade riksvägnätet med en längd av ca 14 000 km. Den trafikbelastning, som fördelar sig på det återstående allmänna vägnätet, dvs. ca 79 000 km länsvägar, samt det enskilda vägnätet med statsbidrag, dvs. ca 52 000 km, blir för de olika vägdelarna i regel så relativt liten att värdet av att överföra viss trafik till skogsvägarna synes vara högst begränsat.

#### *Länsstyrelsen i Värmlands län* uppger om vägnätet i länet.

Det enskilda vägnätet har uppskattningsvis en längd icke understigande 1 000 mil och det allmänna vägnätet en längd av 464 mil. Av det enskilda vägnätet åtnjuter omkring 1 100 vägar med en sammanlagd längd av omkring 350 mil statsbidrag till underhållet, därvid som villkor för bidraget gäller att väghållarna icke få avstänga vägen för trafik utan att länsstyrelsen lämnar sitt medgivande härtil. Enskilda s. k. skogsbilvägar finnas inom länet med en längd av omkring 250 mil. Ungefär 50 procent av dessa skogsbilvägar ha byggts med statsbidrag. Av dessa uppgifter framgår, att de allmänna och enskilda vägar, som icke få avstängas utan länsstyrelsens medgivande, ha en längd av över 800 mil. Många av dessa vägar ha liten trafik och de gå också ofta genom vidsträckta skogsområden. Även om de enskilda skogsbilvägarna i större omfattning än hittills skulle komma att avstängas för biltrafik vissa tider av året, så kan allmänhetens möjligheter till friluftsliv i skog och mark därigenom knappast anses bli så beskurna att anledning finns till ingripande från statsmakternas sida.

Rörande den omfattning i vilken trafik f. n. tillåtes uttalas slutligen följande.

#### *Domänstyrelsen* anför.

Motionen avser att tillgodose allmänhetens med större fritid och ökat bilinnehav allt livligare intresse för att få begagna enskilda vägar bl.a. för att på så sätt kunna komma ut till fritidsområden av olika slag. Styrelsen har full förståelse för dessa önskemål och har därför i allmänhet plägat medgiva dylik främmande trafik på domänverkets skogsbilvägar, dock med iakttagande av följande. Den främmande trafiken framföres helt på egen risk dvs. domänverket anser sig beträffande densamma icke ha något ansvar för vägarnas beskaffenhet. Öppethållande vintertid på domänverkets bekostnad för allmänheten av vägar, som icke erfordras för skogsdriften, kan icke komma i fråga. Vägar, som är så svagt byggda, att de icke tål trafik vid vattenanrikning (tjällossning, långvariga höstregn) avstänges under dylika svaghetsperioder. Det anses icke föreligga anledning att upplåta alla vägar inom en kronopark till allmänhetens begagnande. Föreligger ett utbyggt vägsystem anses det normalt vara tillfyllest att medge trafik på huvud-

vägar och sådana sekundärvägar, som leder till för fritidsändamål lämpliga områden. Även sådana vägar, som normalt upplåtes för allmän trafik, kan tidvis avstängas, exempelvis om denna trafik är till hinder för domänverkets egna transporter. — För det enskilda skogsbruket har de olägenheter och det slitage, som vållas av främmande trafik på skogsvägarna börjat bli så kännbart, att avstängning av vägarna i allt större omfattning ansetts nödvändig.

Två av de yttranden som bilagts *länsstyrelsens i Västernorrlands län* utlåtande belyser också denna fråga.

#### Medelpads Skogsägareförening yttrar.

Beträffande de skogsvägar av enklare beskaffenhet som skogsägarna privat eller gemensamt anlagt och som i huvudsak användes för tunga transporter vintertid är det numera en allmän strävan att bygga dessa vägar till en sådan standard att de sommartid kan trafikeras med personbilar och andra lättare fordon. I fråga om de tunga skogsvägarna, de s. k. stamvägarna, som regelmässigt bygges med statsbidrag och som i fråga om trafikvärdighet är jämförbara med flertalet allmänna läns- och bygdevägar, torde de i allmänhet fritt få nyttjas av alla biltrafikanter trots sin karaktär av enskilda vägar.

#### Mo och Domsjö Aktiebolag anför.

De vägar, som byggts uteslutande med bolagets egna medel och som går över bolagets skogsområden, har betraktats som enskilda vägar och någon allmän trafik har icke tillåtits på dessa. Däremot har vägarna upplåtits för trafik i de fall då någon enstaka privat skogsegendom legat inom vägens båtnadsområde även om denna fastighet icke deltagit i vägens byggnad.

#### *Länsstyrelsen i Värmlands län* anger.

Vid förfrågan hos länets skogsvårdsstyrelse har uppgivits, att skogsvårdsstyrelsen vid beviljande av statsbidrag till byggande av skogsbilväg icke anser sig kunna ställa som villkor för statsbidragets åtnjutande att vägen icke får avstängas utan länsstyrelsens medgivande. Den allmänna uppfattningen bland väghållarna synes dock enligt skogsvårdsstyrelsen vara att skogsbilväg, som byggts med statsbidrag, icke får avstängas för biltrafik utan statlig myndighets medgivande. Till skogsvårdsstyrelsens kännedom hade i varje fall icke kommit något fall, då skogsbilväg, som byggts med statsbidrag, avstängts för biltrafik annat än tillfälligtvis i samband med tjällossning o. dyl. Däremot förekom det, att skogsbilvägar byggda av enskilda eller bolag utan statsbidrag i mindre omfattning, uppskattningsvis högst 10 procent av den totala väglängden, avstängts för biltrafik.

### Utskottet

Av det tidigare anförda framgår, att med statsbidrag enligt kungörelsen 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning — vilken kungörelse i huvudsak avser byvägar och andra enskilda vägar av större betydelse såsom samfärdsleder — följer skyldighet att icke utan länsstyrelsens medgivande avstänga vägen för trafik, medan någon häremot svarande föreskrift icke är förbunden med statsbidrag till sådan enskild skogsväg som avses i 1943 års kungörelse om statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m.

En möjlighet att nå det syfte motionärerna eftersträvar, nämligen att skogsvägarna i större utsträckning än som nu är fallet göres tillgängliga för allmän trafik, kan vara att jämväl i fråga om skogsväg, som icke är byväg, såsom villkor för statsbidrag uppställa kravet att vägens ägare avhänder sig bestämmanderätten om vägens avstängande. Att såsom motionärerna föreslagit inskränka denna rätt genom en bestämmelse i vägtrafikförordningen är däremot icke en tänkbar lösning.

Utskottet finner väl önskemålet om större möjligheter för allmänheten att i rekreationssyfte komma ut i skog och mark vara värt beaktande. Att enbart av detta skäl införa ändrade bestämmelser om rätt att avstänga enskild skogsväg för trafik kan emellertid enligt utskottets mening icke komma i fråga. Motionärernas åsikt att ökad biltrafik på skogsvägarna skulle kunna medföra någon lättnad av betydelse i trafiken på de större vägarna kan utskottet icke dela. Utskottet ansluter sig i sitt ställningstagande i huvudsak till de skäl mot ändrade bestämmelser som remissinstanserna anført. Det måste sålunda beaktas, att bestämmelserna i 1943 års kungörelse icke medger bidrag av statsmedel annat än för vägs byggande, medan för de enskilda vägar, som avses i 1952 års kungörelse och som, därest bidrag utgår, icke får avstängas utan länsstyrelsens medgivande, statsbidrag kan utgå jämväl för vägunderhåll. Emot detta skäl för bibehållande av nuvarande bestämmelser kan invändas, att även med beslut om enbart byggnadsbidrag enligt 1952 års kungörelse obligatoriskt följer, att prövningen angående vägens öppethållande överflyttas till länsstyrelsen. Sådant byggnadsbidrag torde emellertid så gott som undantagslöst åtföljas av bidrag jämväl för vägens underhåll. Avgörande är dock, att de skogsvägar, som är bidragsberättigade allenast enligt 1943 års kungörelse, icke bygges för att motsvara de krav som måste ställas å allmän trafikled. Upplåtelse av sådana vägar för allmän trafik måste därför leda till ökade kostnader icke blott för vägunderhåll utan även för vägens anpassning såsom allmän trafikled, vilket i sin tur — därest upplåtelsen skall ske tvångsvis — måste leda till berättigade krav på ökade statsbidrag. En sådan utveckling kan med hänsyn särskilt till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført icke anses önskvärd.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,  
att förevarande motioner, I: 456 och II: 266, icke måtte  
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1960

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Osvald, Grym, Georg Carlsson, Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Åke Larsson, Wirmark och Gunnar Pettersson;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad, Bengtsson i Halmstad, Stiernstedt, Nyberg, Grebäck och Turesson.